EL ASTILLERO

EL ASTILLERO

Nº 17

Nº 17

Abril de 2.007

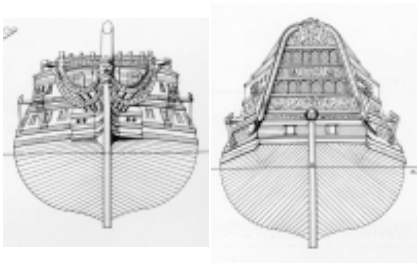
Revista gratuita de Modelismo Naval no profesional

Tirada:
Mayor de 2.000 suscriptores

ISSN 1699-4310

Revista de Modelismo Naval **Nº 17**

EL ASTILLERO



Articulistas en este número
(por orden de aparición)

José Antonio García-Merino
Miguel Pulido
Giampaolo Cusati

Dirección y maquetación:
Borja Cabellos (Aranako)
astillero@ya.com
http://www.aranako.com
http://www.cuadernamaestra.com/

Foto Portada:
Dos palos
(Francisco García - Santurce)

Índice:

Editorial **2**
LA novela historica naval . **3**
Polop 2007 ..... **9**
Puentes/cubiertas (primera parte) **36**

Editorial

Queridos amigos:

Aquí estamos de nuevo, con quince días de retraso, eso si, lo que nos obliga a pedir disculpas.

¡La técnica a veces se alía contra el hombre!

Esperamos que el contenido satisfaga vuestra espera, con una de las crónicas más exhaustivas que se han hecho del certamen de Polop de la Marina.

Este año si que ha sido un éxito de participación, igual no tanto en la parte de concurso en cuanto a cantidad, pero si en cuanto a calidad. Sin embargo la exhibición no ha tenido nada que ver con la de la edición pasada: muchos modelos de todo tipo, implicación de fabricantes y editores y presentación de novedades. En fin, no os reviento la lectura.

En cuanto a las relaciones entre modelistas, quizá es lo más positivo de lo que siempre se puede hablar, puesto que en este tipo de reuniones nos ponemos cara unos a otros (que hasta el momento no pasábamos de ser un avatar o un apodo), se intercambian técnicas, materiales y experiencia y a la postre, se pasan un puñado de horas agradables hablando de lo que hay que hablar: de modelismo naval

También es una buena noticia que comenzamos en este número la colaboración con los colegas Italianos con información interesante y útil

Aunque no es la costumbre, esta vez aprovecho para adelantaros que en el próximo números hablaremos muy poco de modelismo y mucho de barcos reales, puesto que estamos preparando un pequeño monográfico sobre barcos reales de diversas épocas, que en muchos casos son visitables...

Pero como dijo alguien: "eso es otra historia y se contará en su momento"

El Astillero
© www.Aranako.com

Este es un proyecto sin ánimo de lucro, por lo tanto la dirección de esta publicación no se responsabiliza de la veracidad o la propiedad de los datos y fotos mostrados en ellas. Todos los datos de estas páginas no son ni se podrán usar, para sacar beneficio alguno, tan solo son una recopilación de datos y fotos ofrecidas públicamente en Internet y/o enviadas voluntariamente por nuestros colaboradores o cedidas por sus propietarios.
La dirección de esta publicación no se adjudica la propiedad de los datos y fotos aquí mostrados, los datos y fotos pertenecen únicamente a sus autores. Tampoco se responsabiliza de las opiniones emitidas.

LA NOVELA HISTORICA NAVAL

Jose Antonio García Merino

Este cotilleo sobre la novela histórica naval, se gestó mentalmente este verano en Santander, después de quedar asqueado por la lectura de dos novelas llamadas históricas navales. La culpa la tuvo la librería de un amigo, que después de sesenta años decidió cerrar el negocio y ofrecía un sustancioso descuento por la liquidación de existencias, lo que me animó a acercarme al local y adquirir dos novelas de dicho género literario.

Sabido es que la novela es una forma de expresión literaria que admite multitud de variantes, determinadas por la trama de las mismas, lo que origina el calificativo que se le de. Así tenemos novelas bucólicas, de misterio, policíacas, de terror, de espionaje, eróticas, galácticas, de amoríos o rosa… y dentro de esa amplitud, uno de los géneros que se practican es el llamado novela histórica que tiene, indudablemente, sus lectores, su publico adicto. En este sentido podríamos decir que el primer ejemplar de este género fue "El Cantar de Mío Cid", aunque de autor anónimo, se atribuye, como se sabe, al monje copista Per Abat, datándose hacia el año 1200. Viniendo a la época más reciente, se podría incluir en este genero literario a la obra de Arturo Pérez Reverte, autor español de moda, con su serie sobre "El Capitán Alatriste", situada en el Madrid de Felipe IV, donde se cita y codea con el gran Francisco de Quevedo, serie que tiene el gran mérito del dominio que hace de la jerga "de germanias" (recomiendo la lectura del discurso de ingreso de este escritor en la Real Academia Española de la Lengua, que puede leerse en Internet, no llevo ninguna comisión).

Pero la novela histórica, en cierto modo, representa un gran peligro para sus lectores, porque llega un momento que uno ya no sabe si la historia, la real y verdadera que aconteció en una determinada época, situación y año, ocurrió como se nos cuenta en la novela, tomando por cierto y seguro lo que no es mas que pura ficción.

Y dentro de ese género llamado de la novela histórica se deriva una rama que es el de la novela histórica naval y que como su propio nombre indica narra o pretende narrar acontecimientos ocurridos en determinados momentos de una época pero que tienen un ingrediente, un condimento especial, cual es el mar; por consiguiente se puede uno referir a marinos, barcos, playas, costas, descubridores, exploradores, viajeros, batallas, piratas… etc. Es decir, que todas tienen al mar como elemento común, por lo que este género recibe diversas denominaciones: náutico, naval, marítimo.

Y la exclusiva de este género literario parece que la tienen los autores ingleses, o al menos, los más populares son ingleses. Así tenemos autores como: Patrick O'Brian (seudónimo de Patrick Russ), con veinticinco novelas publicadas; Alexander Kent (seudónimo de Douglas Reeman) con veinte novelas y Cecil Scot Forester, con nueve, que escriben sobre sucesos ocurridos en el llamado período de las "Guerras Napoleónicas", el comprendido entre los años 1792 al 1815, narrando hechos, donde

El Astillero
© www.Arrabako.com

el protagonista, como dicen en las portadas de las mismas, es: "Una novela de la Armada inglesa".

En mi opinión, alguno de estos escritores son defraudadores de sus lectores. En una novela histórica y naval el lector espera encontrar acción, cañonazos, abordajes, enfrentamientos, desembarcos, tempestades, navegación, etc. sin embargo analizando una novela de Patrick O'Brian, que consideremos como tipo, por ejemplo, de unas 350 páginas (para mi gusto resulta ya algo larga, lo ideal es, en mi opinión, sobre las 250/275) podemos encontrar que se compone de:

- paginas de combates
- 25 paginas sobre navegación, tormentas y tempestades
- 100 paginas dedicadas al Dr. Maturin (que por lo visto es un espía y nacido en Barcelona), sus disquisiciones entomológicas, experimentos, descubrimientos de nuevas especies de animales, todo menos medicina o su aplicación es muy esporádica, etc.
- 100 paginas sobre la vida londinense y la sociedad inglesa, alta burguesía, casonas, antepasados, familias, etc.
- 70 paginas de discusiones filosóficas, políticas, intrigas, sociales, amoríos, deudas, clubs ingleses etc.
- 5 paginas de interpretaciones a la viola y violín por el Cap. Jack Aubrey y el Dr. Maturin.

En una de sus novelas, "La Isla Desolación", cuyo tema era la búsqueda de la isla de los amotinados de la Bounty, le dedica dos paginas y en el resto de la novela no la nombra ya para nada, ni al Cap. Bligth, ni a la Bounty, ni al Sr. Fletcher, ni nada.

En otra de sus novelas, concretamente en la pagina 99 de "El reverso de la medalla", Patrick O'Brian, como buen ingles, sigue dando por buena la conocida mentira patriótica de la rapidez y cadencia de tiro de la Royal Navy, con lo que de tanto repetirla se lo creen.

Pero en este escritor es digno de admiración por su capacidad para llenar páginas sin decir nada interesante con cuestiones marginales que nada interesan al lector ni tienen que ver con la trama inicial de la novela.

También hay que decir que frente a este monopolio ingles surgen otras voces, que poco a poco van dejando su huella en este género literario, unos con más o menos fortuna y otros con simples presencias sin una continuidad en el género, tanto españoles como extranjeros, lo que demuestra la vivacidad de este genero literario. Autores que se conoce que en un momento dado tuvieron una idea y sintieron la necesidad de contarla al resto del público pero sin pretensiones de continuidad, al menos en la cuantía de los ingleses.

Así resulta que en España tenemos una gran pléyade de autores cuya cita en este lugar haría premiosa la narración, por lo que consideramos más adecuado citarlos en un Apéndice. La senda la inició el gran Benito Pérez Galdós con el primero de sus Episodios Nacionales dedicado a la batalla de Trafalgar.

El Astillero
© www.Aranzko.com

Haciendo una excepción en cuanto a la referencia a los autores españoles consideramos obligado la cita de la obra de Arturo Pérez Reverte "Cabo Trafalgar", que ha conseguido que España se divida en dos bandos: revertistas y antirevertistas, por lo que creo obligado hacer algunas precisiones. Esta novela de Pérez Reverte ha sido un prodigio de comercialización, lanzada unas semanas antes del 200 aniversario de la batalla de Trafalgar, que como se sabe ocurrió el 21-10-1805, ha dado el fruto de unos 400.000 ejemplares vendidos, según dicen; todos los diarios, emisoras de radio y canales de TV, institutos y colegios han dedicado espacios a este aniversario, referencias a la batalla, sus escuadras y marinos y ha salido a la luz la cita de la novela de Pérez Reverte, quien ha dado conferencias, entrevistas en radio y TV, firmado libros, etc. Ha tenido la relativa originalidad de crear un personaje y un navío, el "Antilla", que no existió ni participó en la batalla donde los protagonistas sueltan una serie de "tacos", juramentos y blasfemias que ya los quisiera para si D. Camilo José Cela y "palabros" escritos en una técnica revertista que consiste en escribir sin separación las palabras en un francés-español-ingles macarrónico como "mecagoendiez", "hijodeputain", "legranmerde", "lepetitcabron", "yesveriguel", como si la sociedad de la época, alta o baja, y oficialidad naval hablaran de esta forma. Y ya la culminación a esa serie de disparates es la pagina 252, donde nos regala perlas como "perroshijosdelagrandisimaputa", "puesquemevaisachuparelcipoteeeeee" otras "mecagoenvuestrosmuertoscabronesyenlapu taqueosechoalmundo". Aparte de eso no dice nada que no supiéramos ya, no aporta nada nuevo, claro que los doctos periodistas se hacían lenguas del conocimiento pormenorizado que tenia D. Arturo de la batalla y de sus aportaciones a la historia de la misma. Su novela es tan original que incluso cita a Dª Rocio Jurado, ¡todo un académico! y ya el colmo es el capitulo final, en que un marinero, de Barbate (Cadiz), procedente de leva, como la mayoría, del campo, trata de sobrevivir a la brutal batalla, escaqueándose continuamente del servicio, protestando por todo, de pasar sin pena ni gloria y Arturo Pérez Reverte decide darle gusto al personal y que la novela acabe bien, decide que este andaluz, Nicolas Marrajo, en medio del fragor del combate atraviesa, a pecho descubierto, heroicamente la cubierta del "Antilla" a pesar del fuego graneado de los infantes de marina ingleses, sube con grandes esfuerzos por los obenques siendo incluso vitoreado por los "casacones britis" y anuda la bandera tricolor en lo que queda de la cofa del mayor para que no caiga en manos del enemigo. Se podía haber completado la obra insertando en la solapa de sobrecubierta un CD con los pasodobles-marchas "Banderita" y "Soldadito Español". Eso si que hubiera quedado bien "...como el vino de Rioja... como el vino de Jerez..." hasta hubiéramos echado una lagrima. No obstante ha merecido la concesión por el Cuartel General de la Armada de la Medalla al Merito Naval, con distintivo rojo, ¡toma castaña!

Menos mal que la gran esperanza de los lectores españoles a esta modalidad novelística la tenemos en José Luis Delgado

El Astillero
© www.Aranaka.com

Bañón, que ha iniciado una saga sobre la marina de guerra española desde dicho periodo hasta el año 1936, con diez novelas ya publicadas. Con una gran particularidad y es que en su narración los "buenos" son ángeles caídos del cielo y los "malos" son endemoniados

Y una cosa curiosa. La mayoría de los autores que se dedican a este género desarrollan su narración partiendo del mismo principio. Crean un personaje al que siguen en su carrera naval desde su ingreso como Guardia Marina hasta que alcanza la máxima dignidad, lo que les permite dedicar cada tomo de sus novelas a un periodo concreto de la vida militar del personaje y héroe, porque normalmente lo es: intuitivo, valiente, audaz y decidido; algún autor hasta le distingue cómo instrumentista de violín.

Así tenemos que Patrick O'Brian crea al capitán Jack Aubrey, también conocido por "el afortunado" por las capturas de presas que consigue, lo que le reporta pingues beneficios; Alexander Kent crea la figura del Guardia Marina Bolitho; C. S. Forester la del Guardia Marina Hornblower y Cesar Delgado Bañón la del Guardia Marina Francisco Leñanza, alias "Gigante"

Y otra característica de los autores ingleses, en unos más que en otros, es poner a caldo a la Real Armada española del Siglo XVIII y a la España y a los españoles de todos los tiempos, con expresiones, a veces, groseras e injuriosas.

Madrid, 18 de Enero de 2007

AUTORES DE NOVELA HISTORICA NAVAL

APELLIDOS	NOMBRE	TITULO DE LA OBRA
Alonso Mendizabal	Carlos	Lorenzo Ferrer Maldonado
Antón	Jose Luis	La ruta de Manila
Arsenal	Leon	La boca del Nilo
Berrocal - Rangel	Jesus	El desafio
Berrocal - Rangel	Jesus	El sueño del caballero
Bouzas	Pemon	El informe Manila
Bown	Stephen R.	Escorbuto
Caballero	Abel	El hombre que tenia miedo al mar
Calvo Poyato	Jose	Los galeones del rey
Campo	Jesus del	Las ultimas voluntades del caballero Hawkins
Cebrian	Juan Antonio	La aventura de los conquistadores
Cifuentes	Paula	La ruta de las tormentas
Conan Doyle	Arthur	El capitan del Polestar y otros cuentos
Conde Zurita	Jaime	Hacia las antillas
Cordingly	David	Mujeres en el mar
Cornwell	Bernard	Sharpe en Trafalgar
Corral	Jose Luis	Trafalgar
Delgado Bañon	Luis	El bergantin Penélope
Delgado Bañon	Luis	El jabeque murciano
Delgado Bañon	Luis	El navio Principe de Asturias. Trafalgar
Delgado Bañon	Luis	El navio Santisima Trinidad
Delgado Bañon	Luis	El navio Triunfante
Delgado Bañon	Luis	La cañonera 23
Delgado Bañon	Luis	La flotante San Cristóbal
Delgado Bañon	Luis	La fragata "Princesa"
Delgado Bañon	Luis	La fragata "Sirena"
Delgado Bañon	Luis	La galera "Santa Barbara"

El Astillero
© www.Aratake.com

APELLIDOS	NOMBRE	TITULO DE LA OBRA
Fajardie	Frederic H.	El ladron del viento
Funcia Frigola	Carlos	El pecio Santa Clara
Garat Ojeda	Miguel Angel	El retorno de la Resolucion
Garcia Martin	Pedro	Ruter el rojo
Gilkerson	Willian	Viaje definitivo
Gonzalez	Juan Manuel	Fuego sobre las olas
Gonzalez	Javier	Un dia de gloria
Granados	Juan	Sartine y el caballero del punto fijo
Grass	Gunter	A paso de cangrejo
Hanse	Brooks	Los monstruos de Santa Elena
Hansen	Konrad	Los hombres del mar
Hope Hodgson	Willian	La nave abandonada y otros relatos
Iglesia	Angel de la	Diego de Uceda
Kaye	M.M.	Zanzíbar
Kent	Alexander	Aires de Motin
Kent	Alexander	Al mando de una Corbeta
Kent	Alexander	Corsarios americanos
Kent	Alexander	El buque insignia
Kent	Alexander	El guardiamarina Bolitho
Kent	Alexander	En linea de combate
Kent	Alexander	Gloria a los valientes
Kent	Alexander	La escuadra costera
Kent	Alexander	La fragata maldita
Kent	Alexander	Libertad de accion
Kent	Alexander	Mision en ultramar
Kent	Alexander	Nubes de tormenta
Kent	Alexander	Rumbo al peligro
Kent	Alexander	Tradicion de victoria
Kent	Alexander	Un dia de gloria
Kent	Alexander	¡Enemigo a la vista!
Kent	Alexander	¡Izad la bandera!
Lavedeze	Luis	El impetu del viento
Lunn	Jonathan	Espia de los mares
Mackay	Edgardo	Balleneros y corsarios
Mari	Gonzalo Enrique	El grumete Francisco del Puerto
Martinez Lainez	Fernando	Embajada a Samarcanda
Meana Diz	Elias	Capitan de fortuna
Meana Diz	Elias	Entre dos banderas
Meana Diz	Elias	Ganando barlovento
Mendez Luengo	Ernesto	Motin en la flota
Mendizábal	Iñaki	Balleneros y corsarios

APELLIDOS	NOMBRE	TITULO DE LA OBRA
Monfreid	Henrry de	Los secretos del Mar Rojo
Monsarrat	Nicholas	Mar cruel
Nadolny	Sten	El descubrimiento de la lentitud
Nelson	James L.	El vigia
Nordhoff	C.	El motin de la Bounty
Nordhoff	C.	Hombres contra el mar
Nordhoff	C.	La isla "Pitcainn"
O'Brian	Patrick	Almirante en Tierra
O'Brian	Patrick	Azul en la mesana
O'Brian	Patrick	Capitan de mar y guerra
O'Brian	Patrick	Capitan de navio
O'Brian	Patrick	Clarissa Oakez, polizon a bordo
O'Brian	Patrick	Contra viento y marea
O'Brian	Patrick	El ayudante del cirujano
O'Brian	Patrick	El Comodoro
O'Brian	Patrick	El puerto de la traicion
O'Brian	Patrick	El reverso de la medalla
O'Brian	Patrick	Episodios de una guerra
O'Brian	Patrick	Hombres de mar y guerra
O'Brian	Patrick	Isla Desolación
O'Brian	Patrick	La costa desconocida
O'Brian	Patrick	La costa mas lejana del mundo
O'Brian	Patrick	La fragata "Surprise"
O'Brian	Patrick	La goleta "Nutmeg"
O'Brian	Patrick	La patente de corso
O'Brian	Patrick	Los cien dias
O'Brian	Patrick	Mision en Jonia
O'Brian	Patrick	Operación Mauricio
O'Brian	Patrick	Trece salvas de honor
O'Connor	Joseph	El crimen del Estrella del Mar
Owen Chase	Thomas	El desastre del Essex
Parsons	George S.	Al servicio de Nelson
Patermain	Alejandro	Los fuegos del Sacramento
Perez Galdos	Benito	Trafalgar
Perez Reverte	Arturo	Cabo Trafalgar
Perez Reverte	Arturo	Corsarios de Levante
Perez Reverte	Arturo	La carta esferica
Pope	Dudley	El diamente de Ramaje
Pope	Dudley	El Gobernador Ramaje
Pope	Dudley	La presa de Ramaje
Pope	Dudley	Ramaje
Pope	Dudley	Ramage en San Vicente

El Astillero
©www.Aranzako.com

APELLIDOS	NOMBRE	TITULO DE LA OBRA
Pope	Dudley	Ramage y la guillotina
Pope	Dudley	Ramage y los filibusteros
Quillici	Folco	Las serpientes de Melgart
Raban	Jonathan	El mar y sus significados
Reeman	Douglas	El Saracen
Romero Martin	Alfonso	El sueño perdido
Romero Martin	Alfonso	Marino de España
Romero Martin	Alfonso	Oceanos de gloria
Rosset	Edward	Los navegantes
Ruiz Montañez	Miguel	La tumba de Colon
Sabatini	Rafael	Capitan Blood
Sabatini	Rafael	El halcon del mar
San Juan	Victor	Memorias de Trafalgar
San Juan	Victor	Soy Capitan
Sanz	Blanca	Aquellas costas de Inglaterra
Scot Forester	Cecil	Hornblower contra el Natividad
Scot Forester	Cecil	Hornblower en España
Scot Forester	Cecil	Hornblower en las Indias Occidentales
Scot Forester	Cecil	Hornblower y el "Hotspur"
Scot Forester	Cecil	Hornblower y la "Atropos"
Scot Forester	Cecil	Lord Hornblower
Scot Forester	Cecil	Banderas al viento
Scot Forester	Cecil	El comodoro
Scot Forester	Cecil	El guardiamarina Hornblower
Scot Forester	Cecil	El Teniente de Navio Hornblower
Solis	Jose Antonio	Con diez cañones por banda
Solis	Jose Antonio	Con el viento en popa
Solis	Jose Antonio	Los cazadores
Solis	Jose Antonio	Por costas lejanas
Solis	Jose Antonio	Rumbo a La Habana
Suarez Garcia	Francisco	Los invasores
Torres	Rafael	Los naufragos del Stambrook
Villar Serrano	Jorge	El Teniente de Navio Javier Serrano
Walter	Georges	¡Winagapoh! (La paz sea contigo)

El Astillero
© www.Aranako.com

POLOP 2007

Miguel Pulido

Amanece despejado en el Mediterráneo y la ligera brisa junto al mar hace augurar un gran día de navegación, pero esta vez algo apartados de la costa, en la ladera de la montaña en la que descansa la pintoresca localidad de Polop de la Marina.

Siete ediciones se cumplen ya desde que Vladimir Herrero, concejal de cultura del Ayto. de Polop tuviera la feliz idea de convocar un concurso exposición de modelismo naval, movido por su afición modelística, y seguramente sin esperar unas cifras de participación como las de la presente edición.

Si bien el pasado año la fecha de celebración del concurso tuvo lugar en meses más cálidos, seguramente motivado por el mal tiempo que acogió la 5ª edición, la coincidencia en fechas con otros eventos llevó a la organización a recuperar la tradición de celebrar el concurso durante el último fin de semana del mes de febrero. Gracias al maravilloso clima de esta costa, y al cacareado cambio climático, los afortunados en participar en esta edición tuvimos la oportunidad de disfrutar de un bonito fin de semana en la costa a modo de guinda de un pastel cargado de modelos y modelistas.

Quién sabe si fue el buen tiempo, o la utilización del edificio “La Pilarica” en lugar de la fría carpa de antaño, o el oasis del fin de semana a medio camino entre Navidades y Semana Santa, pero el caso es que la participación en esta edición fue numerosa, con más de cien modelos inscritos, y una procesión de aficionados alrededor de las largas mesas que acogían trabajos modestos, otros no tan modestos, y alguna verdadera joya en la que recrearse con sus mil detalles.

Vista general de la exposición, y modelos presentados al concurso oficial

El Astillero
© www.Aralukko.com

La sala de exposición, ubicada en la primera planta del edificio “La Pilarica”, cuenta con una buena iluminación de por sí, y una gran superficie acristalada a su alrededor que aporta una luz natural que aumenta en gran medida el disfrute de la visita. Y entre barco y barco, unos platos con aperitivos que, junto a los refrescos ofrecidos a los visitantes, ayudaron a practicar esa costumbre tan nuestra de charlar con los amigos con un vaso en la mano y algo que picar; un detalle que es de agradecer.

La primera impresión que se lleva un visitante como yo, mero observador que no participaba en el concurso, es que había mucho que ver. Ya tuve la suerte de asistir en 2002 a la segunda edición, entonces con una concurrencia mucho menor, y en un edificio que no ofrecía ni la mitad de comodidad, y la verdad es que se nota mucho el cambio.

Como mero visitante ajeno a la clasificación de modelos aspirantes al concurso-exposición, tras un primer recorrido para tantear el terreno, me sorprendió ver a la organización aún intentando ubicar cada modelo en su sitio para facilitar el trabajo a los miembros del jurado. Entre tanto, no quedó más remedio que empezar por la única parte de la sala que no se movió, los modelos del concurso oficial.

Tan solo se presentaron dos timones a concurso, más un tercero expuesto que servía de muestra elaborado por Isidro Oliveras junto a los planos que sirvieron de base al concurso. Parece que este año no cuajó en la comunidad modelista la propuesta, que contaba además con el hándicap en contra de que el pasado año el tema fue mucho más agradecido para el modelista, un puesto de combate repletito de detalles. Las malas lenguas que se oían en los corrillos de modelistas reunidos por la sala, también culpaban en parte de esta escasa presencia a la organización del año pasado, pues para algunos modelistas que presentaron a concurso el diorama del puesto de combate, no les quedó un buen sabor de boca.

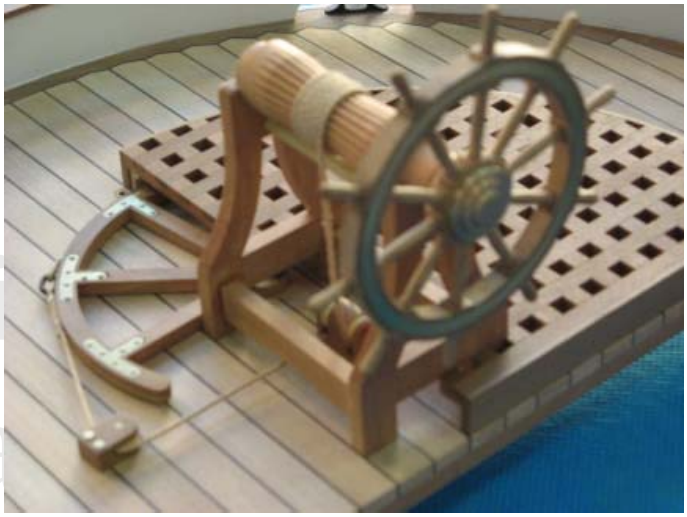
El Astillero
© www.Ara

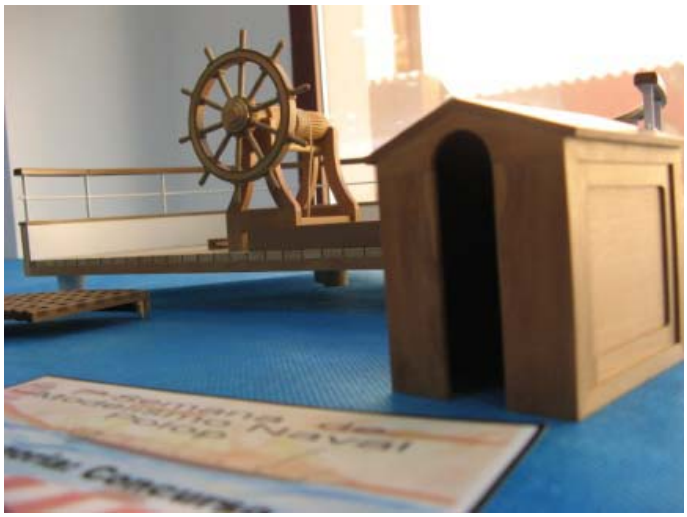
Como es agua pasada y no es el objeto de este artículo, pasaré de puntillas, pero creo necesario mencionarlo pues es

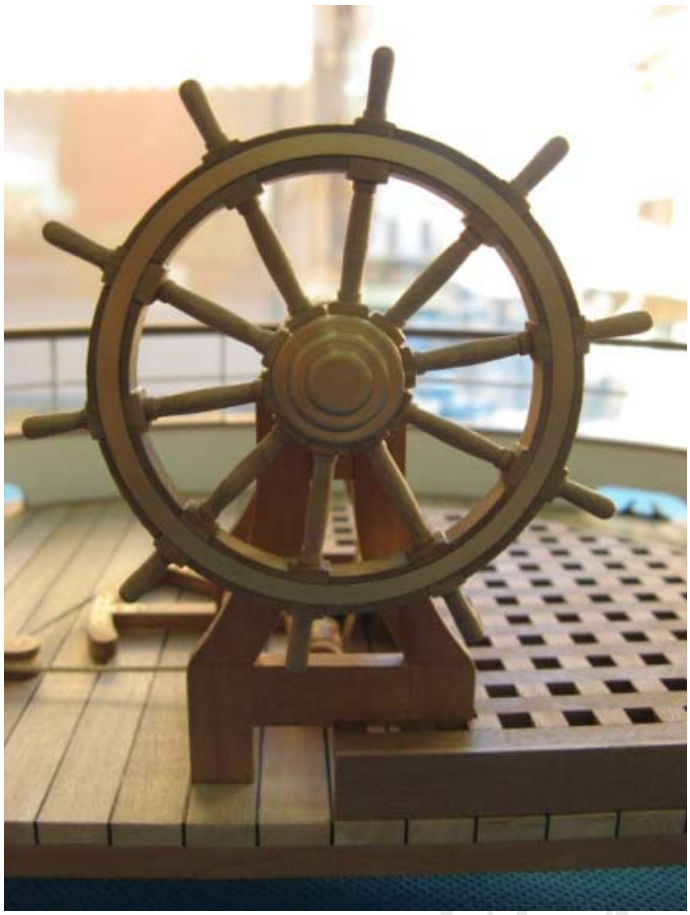
bueno oír todas las opiniones para intentar sacar algo positivo de las mismas, pese a que no sean positivas, y cuenten con mayor o menor fundamento.

A ambos lados los modelos de timón presentados a concurso, con la muestra en el centro

Obviando el tema de la participación, los dos modelos presentados a concurso eran bonitos trabajos, aunque uno de ellos destacaba a todas luces como claro ganador, sin desmerecer en nada el trabajo del segundo clasificado. Se pudo disfrutar de un acabado sumamente detallista, rayano con la perfección en algunos aspectos. Su mayor virtud era, a mi modo de ver, también su mayor defecto, pues el acabado era demasiado uniforme, y como sobre gustos no hay nada escrito, alguna opinión llegó a mis oídos de que le faltaba algo de vida. Lo que para todos era indiscutible era la ejecución impecable, el acabado tan fino, y el nivel de precisión y detalle alcanzado, virtudes difíciles de alcanzar, y que en este caso ponían el listón muy alto para cualquier competidor. Para mí personalmente fue motivo de orgullo el enterarme con posterioridad que su autor es un compañero de los foros de la Cuaderna Maestra.







Arriba tres imágenes del modelo ganador

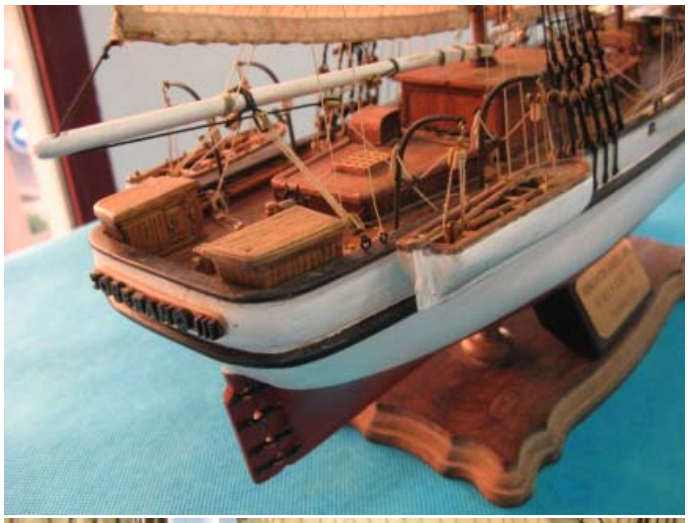
Unos pasos más allá, tres Soberanos recibían las alabanzas de los visitantes. El lector podrá preguntarse si tres o cuatro, pues en el concurso participaron cuatro, pero un servidor sólo pudo usar el disparador de la cámara con tres, dado que el cuarto llegó más tarde, con las pilas y la tarjeta de memoria exhaustas de tanto trabajo. Espero que su autor sepa disculparlo en este reportaje.

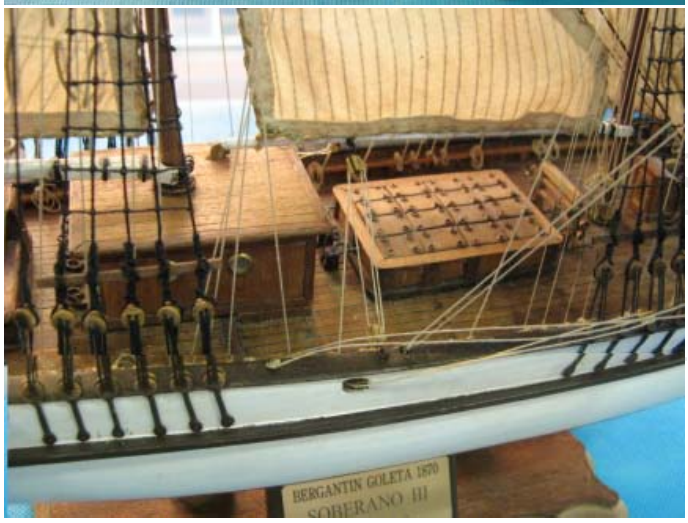
Si bien la participación tampoco fue elevada, el número de cuatro modelos presentados a concurso es a mi juicio una cantidad suficiente habida cuenta de la dificultad que conlleva un barco completo, con todos sus detalles, lo cual hace que no todo modelista se anime a embarcarse en el proyecto. Sin embargo, es digno de mención

el que hubiera el doble de Soberanos que de

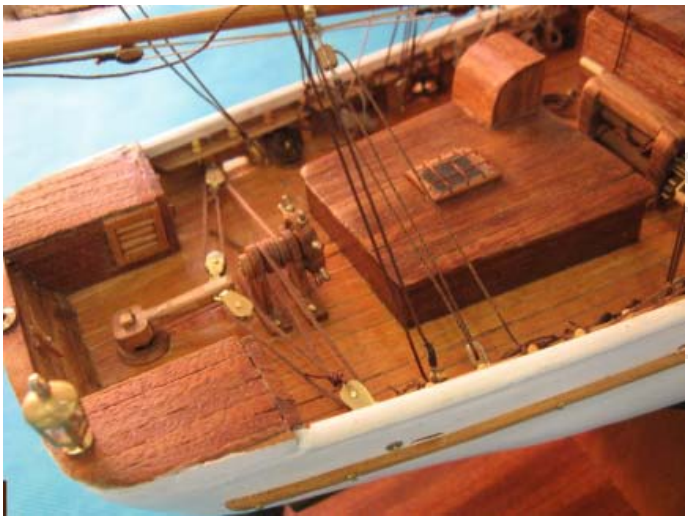
timones, hecho que debe hacer pensar a la organización para futuras ediciones, pues a mi entender se pueden extraer algunas conclusiones que ayuden a mejorar, ofreciendo propuestas de concurso que fomenten más la participación.

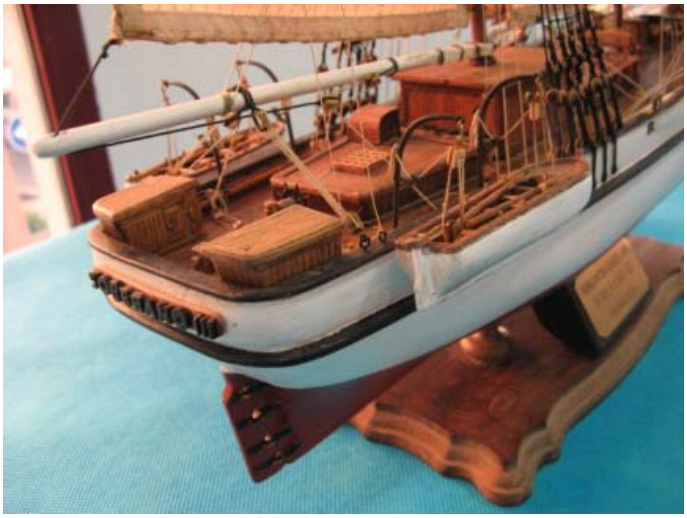
La calidad de los cuatro modelos que optaban a concurso era más que suficiente, y en dos de ellos había detalles de gran calidad. Tengo la suerte de no conocer cuál





de los modelos fue el ganador del concurso, lo cual me permite quedarme con lo mejor de cada uno en la retina, para conformar un modelo virtual ganador, que reuniría lo mejor de cada uno de los expuestos.





En las fotos que acompañan este artículo, se pretende mostrar perspectivas similares para los tres modelos que tuve la suerte de fotografiar, y así que el lector

pueda emitir su propio juicio sobre cada detalle particular.

Como en esta competición no había una diferencia tan grande como en el caso del timón, era de esperar que tras la adjudicación del premio hubiera críticas a la labor del jurado, pues una gran cantidad de modelistas estimaba que el ganador debía haber sido otro barco. Desconozco los elementos de puntuación usados por el jurado, y agradezco al cielo el no tener que estar en su pellejo, fue una tarea difícil, y sus razones tendrían para dar un modelo ganador.

De vuelta al concurso-exposición general, con la mayor parte de las piezas en su sitio definitivo, no pude contener la ansiedad por cazar cada modelo con al

menos una foto, y tuvieron que llegar a rescatarme con unos pinchos de tortilla y unas cañas para abandonar el trabajo de

reportero y unirme a los corrillos que había por todas partes. Precisamente, la parte más positiva del evento es la reunión con

modelistas llegados de todas las partes de España. Bilbao, Navarra, Cataluña, Comunidad Valenciana, Murcia, Andalucía, Galicia, Castilla, Madrid… sería más fácil

© www.Aranako.com

decir de donde no había visitantes y participantes. Tuve el gran placer de conocer allí a muchos modelistas con los que comparto tantísimos buenos ratos en los foros de La Cuaderna Maestra (http://www.cuadernamaestra.com), y sólo me quedó clavada la espinita de no haber

podido dedicar más tiempo a todos y cada uno de ellos, pues un día sabe a poco, y hay

tantas cosas de que hablar que uno sale de

allí con la adrenalina rezumando, y con una contagiosa sonrisa en la cara.

Sería injusto no mencionar todas y cada una de las obras presentadas a concurso, y me sabe mal el que seguro que alguna se escapó al gatillo de la cámara. No obstante, intentaré recopilar imágenes representativas de lo que allí se vio, y me voy a permitir la licencia de detenerme en algunos modelos de grandísima calidad, que darían por si mismos para gastar litros y litros de tinta virtual.

En conjunto, el concurso general presentaba un nivel muy heterogéneo. Junto a grandes modelos, de esos que uno pasaría horas contemplándolos y tomando notas, había otros más modestos. Esa es una de las virtudes de concursos como el de Polop. La participación no está vedada a una élite de modelistas con un nivel por encima de la media, sino que está abierta a cualquiera con ganas de mostrar su trabajo. Ni que decir tiene, que la inmensa mayoría de los modelos expuestos se presentaron a concurso por el mero placer de sus autores de exhibir su trabajo, aun a sabiendas que habría modelos “estratosféricos” que acapararían las miradas y galardones del fin de semana. No obstante, el orgullo con que tantos modelistas presentaron sus trabajos, el mimo con el que cada uno remató los detalles de su modelo para “su puesta de largo”, el poder compartir tantas horas de soledad en el taller… todo eso convierte a

www.ElAstillero Aragonés.com

Polop en un certamen popular, en el que modelistas como tú o como yo podemos poner nuestro modesto trabajo al lado del trabajo de un artista, cultivado tras años y años de experiencia, dedicación y buen

hacer.

Mi predilección hacia los modelos de arsenal y dioramas, atrajo mi vista hacia

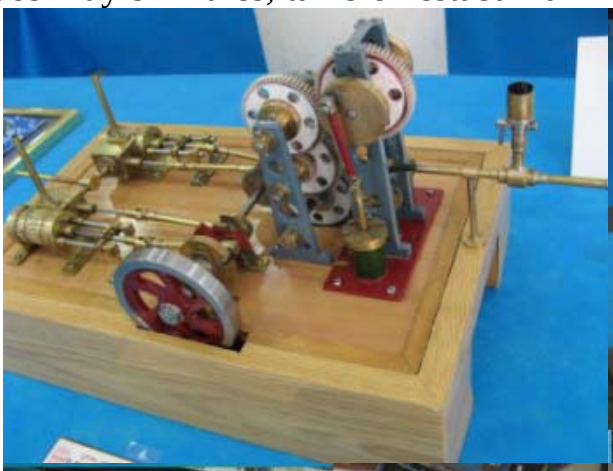
modelos como los que se contemplan en las fotografías que acompañan este artículo, pero había más, mucho más. Modelos navegables, algunos de gran envergadura, modelos antiguos y modernos, dioramas…. Y en cada grupo, varias piezas que destacaban y atraían los elogios y envidias de los presentes.

© www.Astillero-Ara

Algo que consiguió arremolinar muchos corrillos de curiosos fue un conjunto de tallas en madera de boj, con la ventaja añadida de contar allí a mano con los autores de las mismas que se preocuparon en contestar todas las preguntas que se nos ocurrían a los observadores.

Cerca de ellas, un bonito diorama de una carpintería de ribera tradicional donde se fabricaban barcas de pesca, junto con un gran ejemplar de grúa hecha a base de chapa de la de las latas de refresco (eso me pareció entender), en frente un modelo de la colorida L'Aurore basada en la monografía de Ancre, a su lado un excepcional modelo de La Belle, con unas tallas de gran detalle, y un nivel de precisión digno de mención, a la vuelta un modelo de Le Requin, también según la monografía de Ancre, elaborado al más mínimo detalle y con tallas de gran nivel, varios jabeques con distintos acabados, que hacen ver que son "el barco de moda", y aunque no lo parecieran,

algunos eran kits, más allá grandes modelos a vela, entre los que me agradó ver dos bonitos Red Atao a distinta escala, un barco que siempre me gustó, otro poco más allá varias barcas tradicionales, en las que podíamos aprender de dos maestros del envejecido, ambos compañeros de los foros de La Cuaderna Maestra, y con estilos de envejecido distintos para conseguir resultados muy similares, también estaba La Reina de África que ya conocí en la edición de 2002, junto con una buena cantidad de bonitas embarcaciones menores, y en la mesa del fondo esas cosas que a mí me gustan menos, los barcos modernos de guerra, ante los cuales no me quedó más que quitarme el sombrero por el nivel de detalle… pero a mí los ojos se me iban hacia los barquitos de madera, que son lo mío.

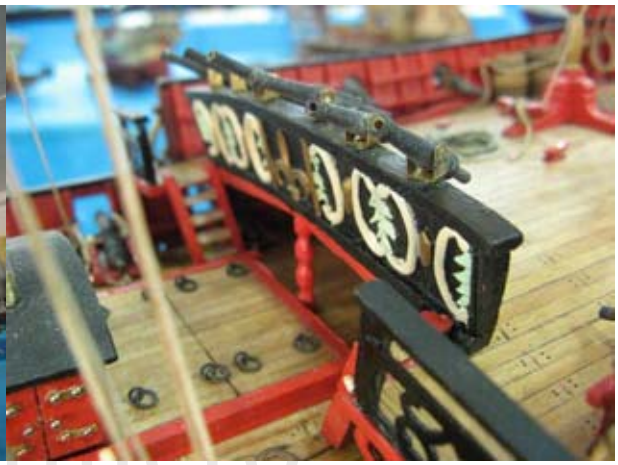


EL ASTILLERO

Este somero repaso, casi de carrerilla y sin abundar en mucho detalle, es ciertamente muy subjetivo. Supongo que cada cual se fijaría en cosas distintas, pues había mucho que ver y para todos los gustos. Es muy difícil mencionar un modelo sin citar el de al lado, y en algunos habría material para artículos exclusivos. Siento que algún lector se quede con las ganas de ver su trabajo en este escaparate, y no es porque no merezca aparecer en este artículo, sino por lo limitado del espacio disponible. Pongo a disposición de quien lo desee la totalidad de las fotos que tomé aquel día, advirtiendo que no son pocas y que aunque intenté captar todos los trabajos, alguno se habrá escapado.

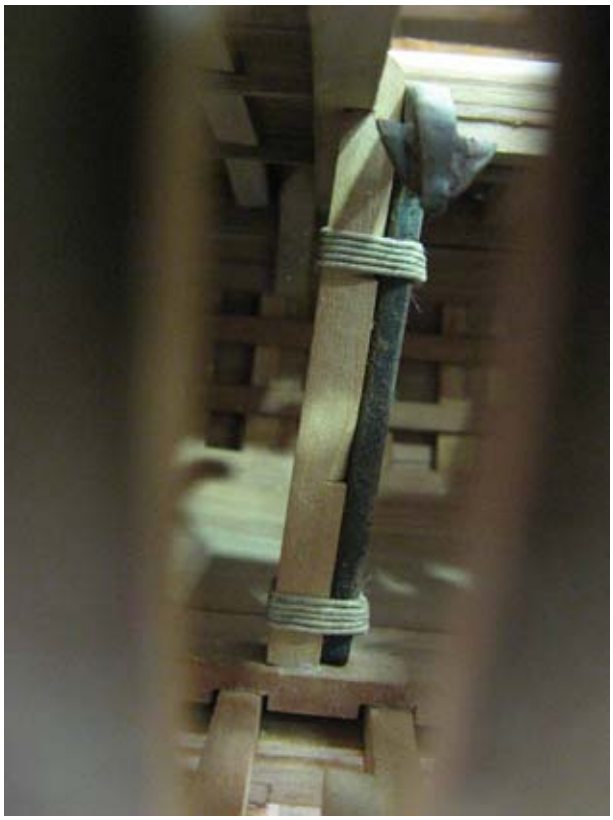
La marca Ocre estaba presente con un expositor en el que se mostraba su modelo de Jabeque. Ya he mencionado que es un barco que está de moda, y Ocre debe estar orgullosa de su decisión de sacar un kit de un barco como este, que tiene una dificultad media, por lo que es asequible a una gran cantidad de modelistas incluso con poca experiencia, y que representa uno de los barcos más esbeltos y estilizados que navegaron por nuestras costas mediterráneas. Como ya se ha comentado anteriormente, varios fueron los jabeques que se vieron en Polop, más de un kit de la casa Occre, y destacando sobre todos ellos un fantástico modelo basado en la monografía francesa de Le Requin, publicada por Ancre, con un prolijo trabajo de talla digno de mención.

OcCre
Ocio Creativo



También contaba con un espacio la revista Más Navíos, que exhibía varias de sus revistas, que podían ser compradas allí mismo, junto con las tapas del coleccionable recién terminado de Isidro Oliveras, que acudió a la cita y firmó un gran número de tapas entre los presentes, incluido el de un servidor. Allí tuvimos la oportunidad de ver como primicia un ejemplar impreso de los planos monográficos de la Fragata Diana, dibujados por Isidro Oliveras, e incluso algún asistente tuvo la suerte de poder adquirir un ejemplar de más impreso "ad-hoc" de los llevados para poder mostrar durante el evento.

El Astillero



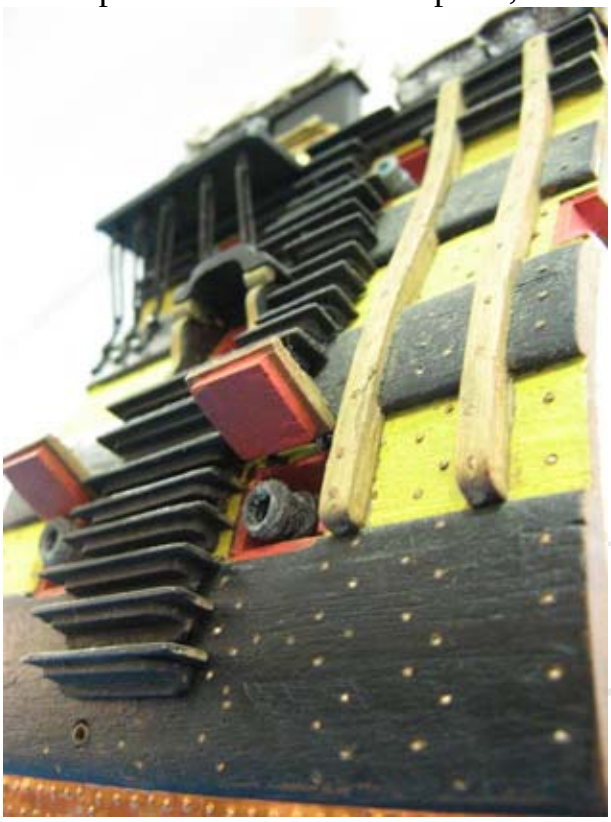
El Astillero
© www.Aragudo.com

Sobre los planos monográficos de la Diana, se podría hablar largo y tendido, tal vez sería una desviación del tema de este artículo, pero no puedo resistirme a la tentación de comentar lo poco que vi. Baste con reseñar que un rápido vistazo en compañía de un modelista compañero de los foros me permitió apreciar que detrás de los mismos hay un gran trabajo de dibujo de Isidro Oliveras. Consiste en un juego de planos para realizar un modelo en enramada, con detalle de las cuadernas cuyo perfil aparece dibujado, aunque no se muestra el despiece de las mismas en varengas, genoles y ligazones, que según se nos comentó se mejorarán de cara a la edición impresa definitiva. Como contrapunto, y pendiente de un estudio en mayor profundidad de los planos, me desilusionó el comprobar la discrepancia de algunos detalles en el plano con la documentación que se dispone de dicho barco, y el modelo de arsenal del mismo que se exhibe en el Museo Naval de Madrid. Ciertamente, se diría que se trata de un juego de planos de enramada, basado en los planos de formas de la Diana, pero con demasiados detalles de construcción “a la inglesa”, que hubieran podido subsanarse con una simple visita al Museo Naval de Madrid para contrastar la información con el modelo de arsenal, sin necesidad siquiera de profundizar en documentación de archivo. Me quedo con un sabor de boca agridulce, que esperemos sea corregido de cara a la edición definitiva, pues sería una lástima que se desaprovechara tantísima información de fácil acceso en una monografía que para muchos será un

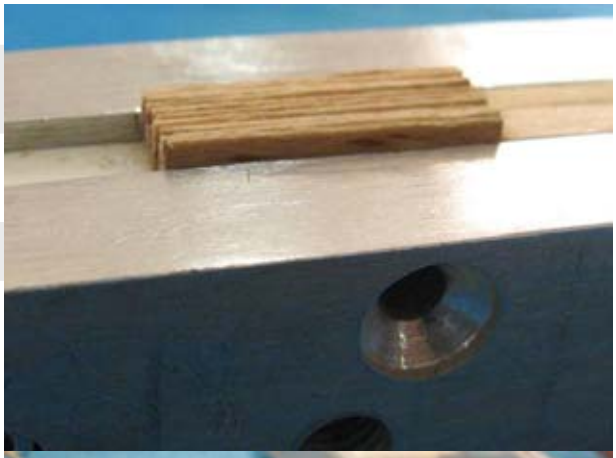
referente en cuanto a la construcción naval española de finales del siglo XVIII. Todo ello, como digo, es fruto de un somero vistazo de los planos, que me gustaría consultar con mayor detenimiento antes de emitir juicios de valor precipitados.

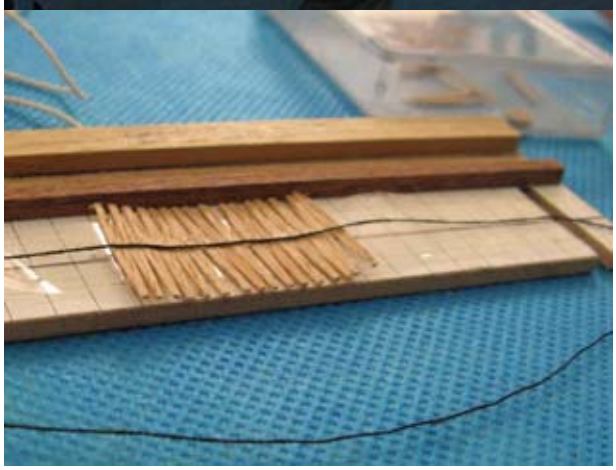
Algunos de los asistentes pudieron oír del propio Isidro Oliveras una explicación acerca de un controvertido aspecto de la documentación disponible para el concurso de un falucho en enramada para la próxima edición del concurso, en lo relativo a la realización del despiece de cada cuaderna en sus partes. Por lo visto, y según comentó el Sr. Oliveras, se considera que la información entregada es suficiente dado que el despiece se hacía dependiendo de la madera que se dispusiera en el astillero para realizar las cuadernas, pero para contentar a quienes no les parecía suficiente explicación se entregó un boceto a mano alzada con una posible división. En los foros de la Cuaderna Maestra se ha debatido este tema y se puede profundizar en detalle para los interesados. Desde mi punto de vista, baste con trasmitir a la organización del concurso la

preocupación existente por parte de muchos potenciales modelistas interesados en participar, algunos de los cuales esperaban una documentación que les permitiera adentrarse en la construcción de enramadas con un modelo asequible, pero encontraron una documentación menos elaborada de lo que esperaban, lo cual ha frenado en cierta medida el ímpetu inicial. Por otra parte, es de entender que no es cuestión de elaborar toda una monografía como normas de un concurso, y hay que dejar cierta libertad a los autores. Seguramente haya un punto medio de mutuo entendimiento que permita contar en la próxima edición con una gran participación, que es un objetivo común a organización y modelistas.

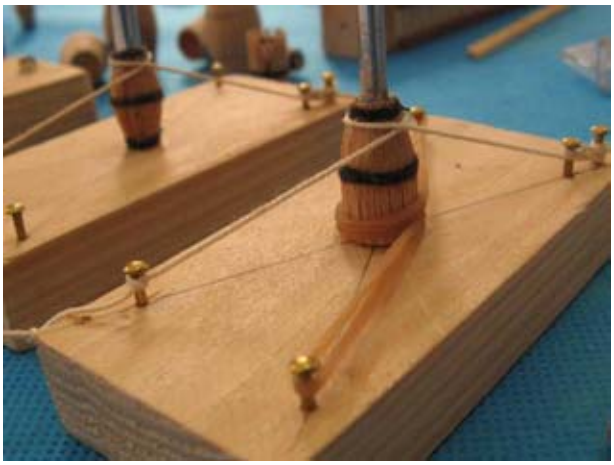


Los "patitos" de Luis

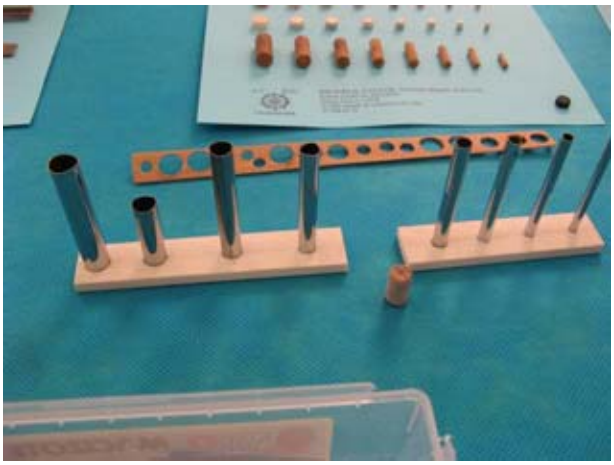




También estaba presente nuestro amigo Lluis de los foros, que viajó acompañado de un lote de sus ya populares “patitos”, una herramienta para el doblado de tracas que diseñó y construyó para uso propio, y que fue fruto de la envidia de tantos modelistas que casi sin querer se vio haciendo varias tiradas para vender a amigos a un precio simbólico, y que va camino de convertirse en un récord de ventas capaz de competir con el mismísimo Bisbal. Es muy de agradecer el esfuerzo y dedicación de Lluis y su mujer al permitirnos a todos disponer de esta herramienta, pues algo que empieza como un favor seguro que llega a convertirse en algo cansado cuando se supera el número de 100 unidades. Desde aquí aprovecho para decir ¡Gracias Lluis, y enhorabuena por el éxito de los patitos!



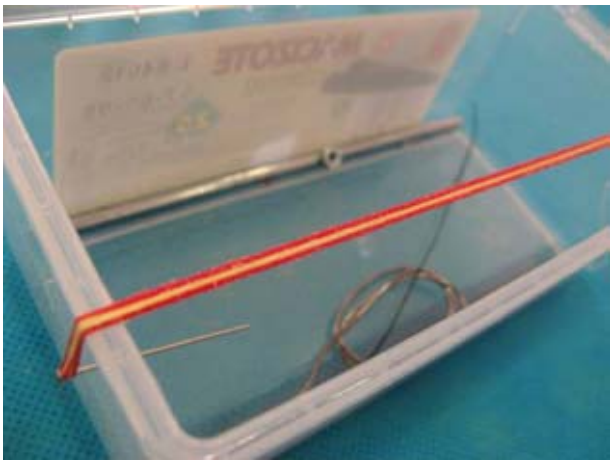
Proceso de fabricación de toneles, desde el corte de las duelas hasta la colocación de los cinchos



También pudimos disfrutar de todo un repertorio de máquinas y técnicas de

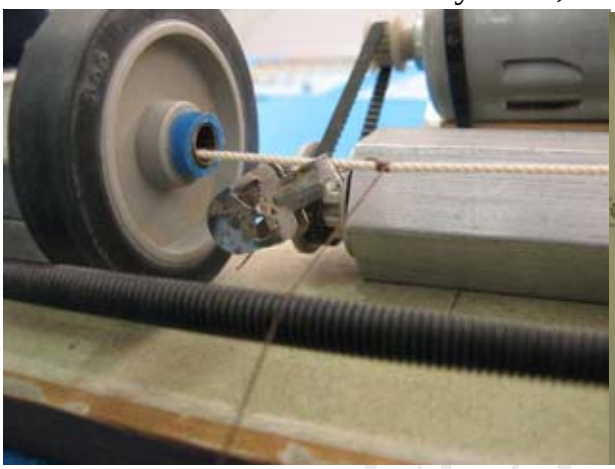
modelismo de la mano de Juan García, de la Escuela Taller de Modelismo Naval de Alcalá de Guadaira (Sevilla). Desde cómo

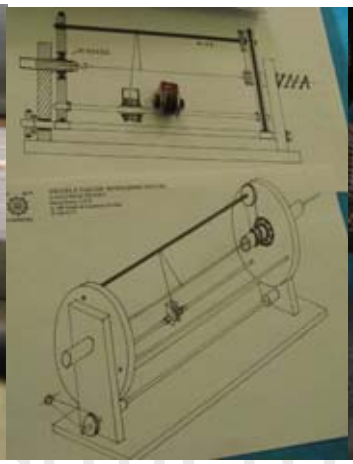
© www.Astillero



una máquina de forrar cabos con avance automático del hilo, atrajo la atención de modelistas noveles y veteranos, todos ansiosos de aprender nuevas formas de hacer lo mismo. Un ejemplo a seguir, tanto por el nivel de detalle en las técnicas expuestas, como por la propia voluntad de querer divulgarlas y trasmitirlas para que puedan servir de ayuda a más y más modelistas.

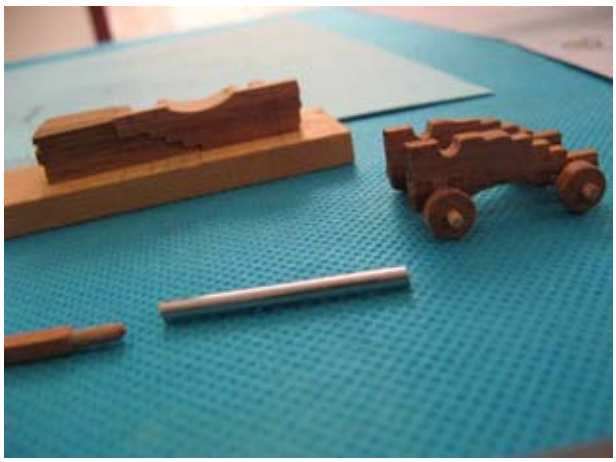
fabricar un tonel con sus duelas y todo, a





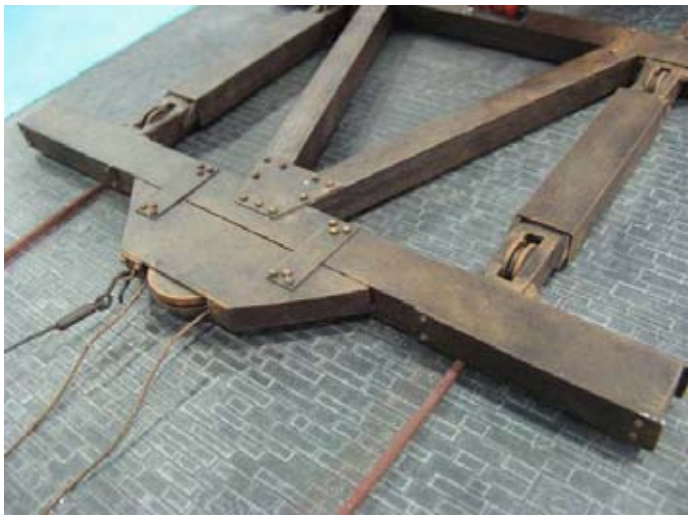
El Astillero
© www.Aranabo.com

Para cerrar el repaso a la exposición, en un rincón se dispuso una mesa donde los más pequeños que se atrevieron, pudieron disfrutar haciendo sus pinitos con unos kits de barcos orientados a niños, que los tuvieron enganchados un buen rato con el mismo interés que el que despierta una videoconsola. Esperemos que de ahí pueda salir alguno de los modelistas que nos enseñen nuevas técnicas dentro de unos



años, y que aporten su granito de arena a esta afición.

El colofón de la jornada llegó justo en el centro de la misma, pues un grupo de 40 modelistas y sus acompañantes, la inmensa mayoría de ellos compañeros de foros en La Cuaderna Maestra, nos reunimos en una "kedada" como dirían los más jóvenes, y nos fuimos todos juntos a comer a un restaurante en una pedanía de Polop. Si bien uno siempre se lleva el recuerdo de una jornada de modelismo entre amigos, la comida en nuestra cultura tiene un peso especial, y aunque el cocinero no tuvo su día fuerte, las conversaciones alrededor de las mesas fueron la guinda del pastel, y sólo les puedo poner el pero de no haber podido estar sentado junto a todos y hablar con todos, pero entre cuarenta personas es difícil que todos estemos en todas las conversaciones. De allí salieron recortes de manteles con dibujos "de arsenal", conocimos a foreros a los que sólo asociábamos un Nick y un avatar, y nos quedamos con la mejor impresión, el contacto personal cara a cara con amigos y compañeros de afición.



Pero no por esto finalizó la jornada de modelismo, hubo más por la tarde, muchos corrillos, horas pasadas debatiendo detalles de uno u otro modelo, intentando adivinar el fallo de los jueces del día siguiente, más fotos, más sonrisas… y el día siguiente más de lo mismo, que eso es algo de lo que no te cansas, rematado por la entrega de premios. Para mí, la cita con el modelismo acabó el sábado por la tarde, y el resto del fin de semana lo dediqué a la familia, que constituye el otro 50% de una cita que ya tenemos apuntada en el calendario del año 2008 con letras bien grandes. Hasta entonces, queda mucho trabajo por delante, más de uno estará preparando ya sus modelos a concurso, otros apurarán algún trabajo a última hora para poder mostrarlo en sociedad… para todos, los que allí nos vimos y los que no tuvieron la suerte de asistir, ¡nos vemos el año que viene en Polop!

El Astillero
© www.Aranako.com

PUENTES/CUBIERTAS (Primera Parte)

Giampaolo Cusati (Italia)

Hola a todos los amigos modelistas.

Quisiera hablar un poco del "problema" siempre presente relativo a como recubrir el puente de nuestros modelos, afrontando contemporáneamente el hecho de tener que reproducir el "calafateado" del puente, es decir la interposición entre tabla y tabla (en el original) di strats de pez, u otra sustancia que permita de cerrar la conexión entre las tablas y en ese modo garantizar una cierta impermeabilidad del ponte.

El calafateado es un arte tan antiguo como la construcción de naves y se ha desarrollado simultáneamente a la tecnología de construcción no obstante el principio de base se ha mantenido igual.

Los problemas que se presentan, cuando tenemos que crear el puente cualquiera sea nuestra nave o embarcación, son los siguientes: como simular el tablado del puente? Como simular la calafateo? Y como simular el clavado de las tablas

A estos tres interrogantes se puede responder en diversos modos y dentro de poco veremos algunos que yo he experimentado personalmente.

Sin embargo debo resaltar que todo aquello que se puede realizar técnicamente, debe ser considerado sobretodo en relación a la escala del modelo. Me explico... si en la nave original las tablas tienen un ancho de 20-25 cm. y si se esta realizando un modelo a escala 1:100 (con tablas de aprox. 2-2,5 mm de ancho cada uno) probablemente no tiene sentido simular la enclavación, ya que el diámetro de la cabeza de los clavos en original era de poquísimos cm y frecuentemente eran cubiertos de "tapas" de madera...

En esta escala probablemente resultarían casi invisibles o se corre el riesgo de sobredimensionarles.

Lo mismo vale para el calafateo… la distancia entre tabla y tabla en el original es de pocos milímetros (el necesario para hacer entrar a fuerza de martillo los trapos embreados) Tiene sentido realizarla a escala exacta, sobretodo cuando la nave original es bastante grande y la escala del modelo es de 1:75 – 1:100 – 1:200???

Hechas estas premisas (que pretender ser un consejo) veamos juntos cuales son las formas posibles de realizar el tableado del puente de un modelo y el calafateo.

En esta miniserie de artículos veremos las diversas modalidades que he experimentado personalmente para realizar el tableado del puente.

Como primera parte les propongo:

1 - Incisión y Trazado sobre una tableta

Este sistema es el más simple en absoluto y, frecuentemente viene usado en los modelos de astillero

Se trata, nada menos que, de trazar líneas muy tenues a lápiz (mina tipo HB),

El Astillero
© www.Aranako.com

que representan la dirección de las tablas del puente, sobre una lamina de compensado de espesor adecuado (de 1 a 2 mm) con el color y las vetas que deberán estar posiblemente alineadas con lo que será la dirección de las tablas.

Obviamente se deberán trazar no solo las líneas de dirección de las tablas en longitud, sino también aquellas que representan las uniones entre tabla y tabla. (ver figura 1).

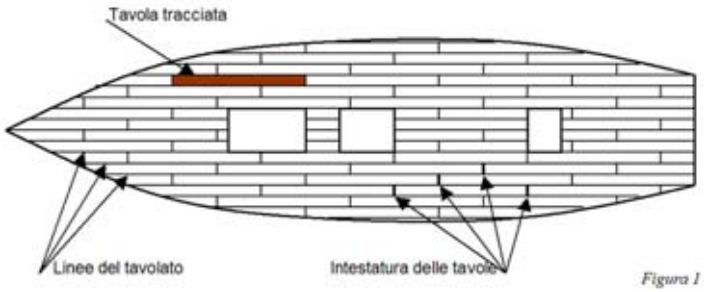


Ilustración 1

El sentido de los empalmes de topes diseñados, obviamente, deberá seguir las normas según el tipo de construcción, época o nave…

Es decir, según la topología y el periodo, los empalmes de topes de las tablas se podían repetir una cada 3 o una cada 4 tablas (ver ejemplo en figura 2)

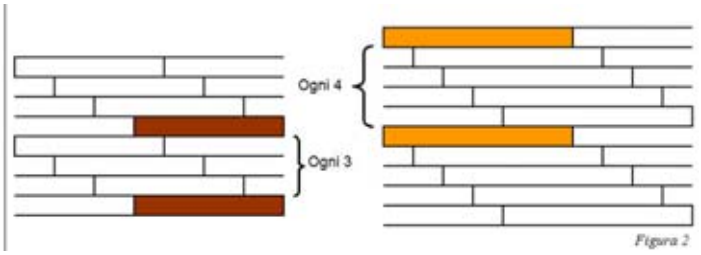


Ilustración 2

Una vez que han sido dibujadas estas líneas, gracias al uso de una regla (mejor si es de metal y con mango), se repasan con una punta de metal, no demasiado delgada (el surco rischiarìa de non verse) utilizando la regla como “tiralíneas” de apoyo. (ver figura 3)

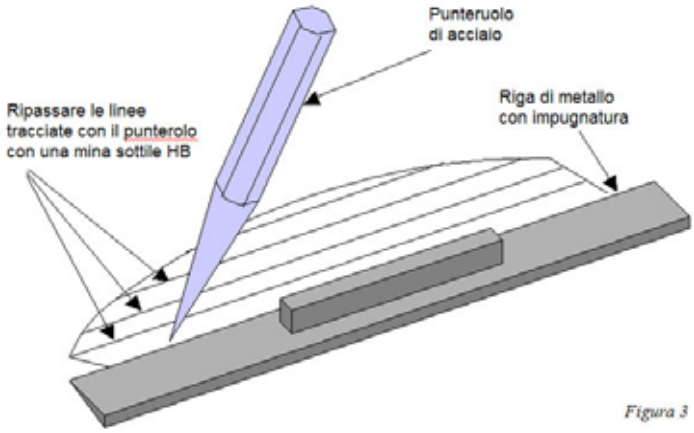

Punteruolo di acciaio
Ripassare le linee tracciate con il punterolo con una mina sottile HB
Riga di metallo con impugnatura
Figura 3

Ilustración 3

Una vez que se han trazado todas las líneas longitudinalmente, se deberán trazar ahora los surcos en los empalmes de topes. Para hacer esto se puede usar el mismo sistema (regla + punzón) usado para las tablas longitudinales, o usar la cuchilla de un escalpelo o fabricar una cuchilla afilando la punta de un destornillador plano (ver figura 4).

La cosa importante es que la cuchilla tenga, al final, el mismo ancho de las tablas.

Se apoya entonces, la cuchilla sobre la marca de la unión y se presiona con un poco de fuerza (eventualmente nos podemos ayudar con un golpe leve de martillo) y así el surco en la unión esta terminado.

Ahora queda solo pasar (eventualmente) también aquí la punta HB de la mina de diseño usada previamente.

El Astillero
© www.Aranzaro.com

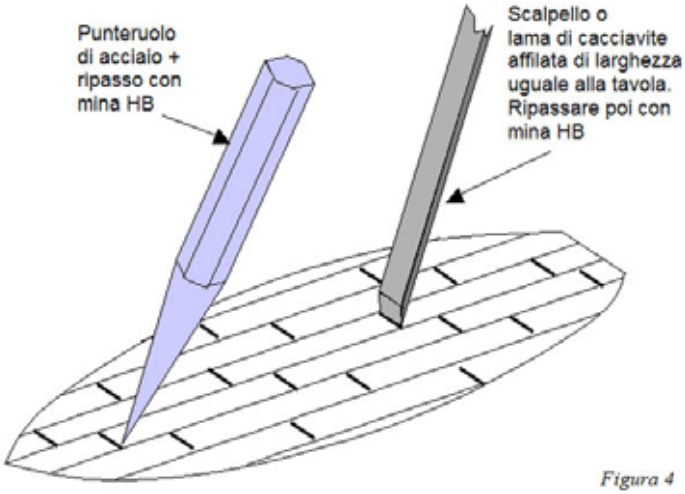


Figura 4

Ilustración 4

Figura 5 – tracciatura ponte realizzata con punteruolo e matita

Ilustración 5

A este punto no queda que terminar la construcción del puente evidenciando la colocación de los clavos en las tablas, pero visto que este es un tema común a todas las técnicas que trataremos, hablare de él al final del artículo.

Próximo capitulo: **Tablas individuales y cartulina**

El Astillero
© www.Aranako.com